dimensione cielo

immagini A1

caccia assalto

EDIZIONI BIZZARRI - ROMA

DIMENSIONE CIELO

aerei italiani nella 2ª guerra mondiale

IMMAGINI

A 1

EDIZIONI BIZZARRI - ROMA

Le richieste di molti Lettori al fine di poter ulteriormente approfondire la conoscenza di velivoli ed episodi attraverso una più completa documentazione fotografica, ha portato alla pubblicazione di queste « Immagini » che vogliono adeguatamente integrare i fascicoli di « Dimensione Cielo ». Ovviamente un discorso per sole fotografie si presenta difficile, quantitativamente per i limiti del materiale illustrativo nei confronti di una realtà operativa estesissima nel tempo e nello spazio, qualitativamente perché di rado un documento è così ricco da poter prescindere dalla didascalia che lo interpreta.
Queste « Immagini » richiamano dunque i fascicoli di « Dimensione Cielo » ma al tempo stesso non sono un loro duplicato: coll'immediatezza di una presenza diretta ci portano in quel mondo aeronautico che noi, insieme a voi Lettori, amiamo profondamente

Gli Autori

Anche in questa occasione è stato possibile realizzare il fascicolo grazie al contributo di quanti hanno aderito alle nostre richieste di aiuto.
Desideriamo ricordare i generali Duilio Fanali, Corrado Ricci, Raffaele Marchetti, Guglielmo Specker, i com.ti Aldo Jannacci, Adriano Mantelli, Enzo Sant'Andrea.
Altri aiuti sono giunti da Giuseppe Cometti, Giancarlo Garello, Sergio Govi, Alfredo B. Guidotti, Franco Valle; parte del materiale illustrativo proviene dall'Ufficio Documentazione e Propaganda dell'Aeronautica Militare, dall'Imperial War Museum.

Indice

pag. 5 Fiat CR. 32
23 Breda Ba. 65
30 Breda Ba. 88
36 Fiat G. 50

La nostra rassegna di immagini si apre con il Fiat CR.32, il velivolo che ha portato la caccia italiana a grande notorietà, tra il 1936 ed il 1938. Questo aereo in volo sul mare Egeo vicino ad un'isola del Dodecanneso è comunque ripreso molto più tardi, nel secondo anno di guerra. Il sole, basso all'orizzonte, fa pensare al tramonto della grande giornata vissuta dalla Regia Aeronautica o forse ad un'alba di voli per un pilota generoso.

Con la MM. 2589, nella primavera del 1934 inizia la consegna alla Regia Aeronautica di 1.052 esemplari del Fiat CR.32.

All'inizio del 1936 aliquote di piloti provenienti dal 1°, 3°, 4° stormo e già addestrate sui CR.32 sono chiamate a formare il Personale di un nuovo reparto, il 6° stormo caccia. E' qui ripresa in volo la MM.2830.

Il 6° stormo è articolato sul 2° (150.a 151a. 152.a squadriglia) e 3° gruppo (153.a 154.a 155.a). In primo piano, in volo, è l'aereo del col. D'Aurelio Comandante di Stormo. Nello schieramento a terra si nota il CR.32 del magg. Serafini Comandante del II gruppo.

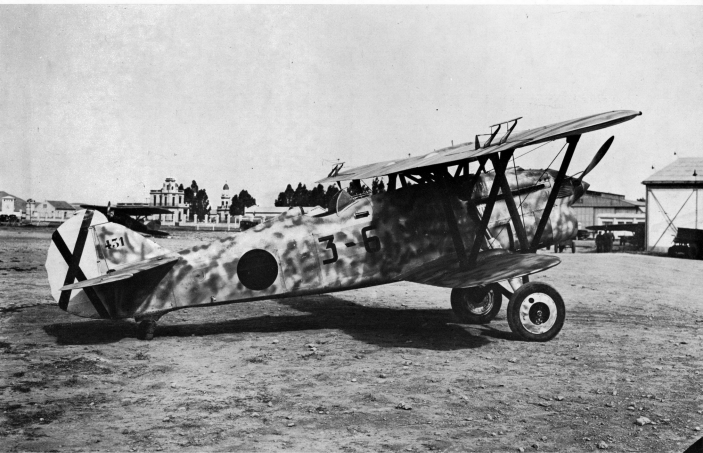
Nella prima fase dell'impiego in Spagna, i CR.32 legionari sono privi di mimetizzazione e di quella araldica, sviluppata successivamente. Solo una « M » li contrassegna nei cieli della battaglia.

Perfetto occultamento di un CR.32 legionario. Solo in rare occasioni l'aeronautica avversaria mantiene il dominio dello spazio aereo.

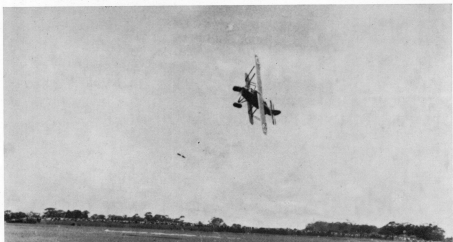
Araldica di reparto e schema mimetico sono chiaramente apprezzabili in questa pattuglia di CR.32 del XVI gruppo caccia « Cucaracha ».

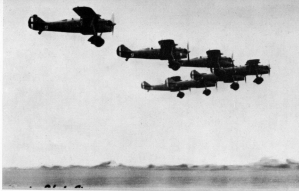
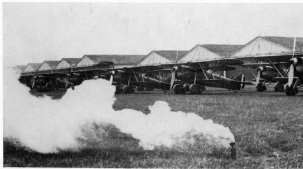
Da un Savoia-Marchetti SM.81 è ripresa la formazione di scorta. Si tratta di CR.32 del VI gruppo « Gamba di Ferro » che si fregia in fusoliera del relativo stemma e porta sulla cappottatura-motore il motto « Me ne frego ».

I CR.32 della Squadriglia Autonoma Mitragliamento « Frecce », comandata dal cap. Ferruccio Vosilla, sono protagonisti di brillanti ed efficacissime azioni di attacco a volo radente.

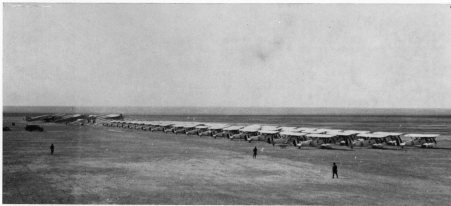
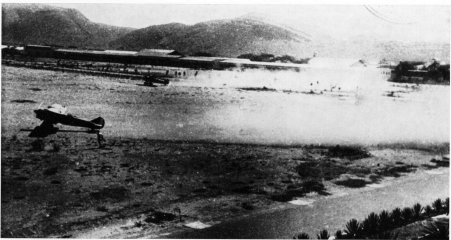
Garcia Morato, con 35 vittorie asso della guerra aerea in Spagna, accanto al Suo CR.32 contraddistinto dal motto caudale « Vista, suerte y al toro » « Occhio, fortuna e... addosso ». In questo aereo Egli trova la morte durante un'esibizione acrobatica a bassa quota (4 aprile 1939).

CR.32 bis dell'Aviazione Legionaria. Questi esemplari quadriarma si rivelano i meno felici nella lunga e prestigiosa carriera del caccia Fiat.

La coccarda rosso-gialla dell'Ejercito del Aire ha ormai sostituito l'originario disco nero caratteristico dell'Aviazione Legionaria.

San Paolo del Brasile, inizio gennaio del 1938: schieramento dei CR.32 ter (1° e 3° stormo) protagonisti di memorabili esibizioni acrobatiche durante la commemorazione del trasvolatore Geo Chavez. In primo piano è il CR.32 MM.3431; dietro sono alcuni trimotori Junkers Ju.52 della Compagnia VASP.

Ogni esibizione si basa su un programma molto vario. E' qui fissato il passaggio di un solista.

Formazione a cuneo di 7 CR.32 del 4° stormo. Nella rappresentativa acrobatica, allontanandoci dall'obiettivo, sono gli aerei della 84.a, 91.a, 73a. squadriglia; il capo-formazione è a bordo di un aereo della 97.a; fanno seguito i gregari della 96.a, 97.a, 90.a.

Sull'aeroporto di Ciampino, nel 1939, per la visita del Capo di Stato Maggiore della Luftwaffe, Erhard Milch, sono schierati i CR.32 del 52° stormo. In primo piano si notano le MM.3507 e 3447; sullo sfondo, una linea di SM.81 della Scuola volo senza visibilità.

La fumata impiegata per indicare la direzione del vento.

El Adem, 1938: schieramento di CR.32 del 2° stormo caccia. I sopravvissuti nel giugno 1940 sono incamerati dal 50° stormo che li impiega, con grande coraggio e notevoli risultati, nella caccia ai mezzi blindati nemici.

In fondo ad una cinquantina di CR.32 sono bimotori da collegamento Breda Ba.44, Caproni Ca.308 e Ca.309, aerei da trasporto Savoia-Marchetti SM.73 e SM.74.

Dire Daua (A.O.I.), fine estate 1940: CR.32 quater della 410.a squadriglia fatto modificare dal cap. Corrado Ricci con portabombe sub-alari. I travetti di aggancio sono malamente visibili alla base dei montanti a V.

Dire Daua (A.O.I.), agosto 1940: decollo su allarme di una coppia di CR.32 quater.

Aeroporto di Addis Abeba, metà aprile 1941. La guerra in Africa orientale è finita e si esaminano i resti di quella aviazione.

Aeroporto di Tirana (Albania): sullo sfondo di un SM.81 della 45.a squadriglia (33° stormo) e di un CR.32 del 160° gruppo caccia, si controlla il contenuto di un fusto di carburante. Tra i due Ufficiali Superiori è nientemeno il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, Francesco Pricolo.

Gadurrà (Egeo), estate 1940: linea di 5 CR.32 della 163.a squadriglia (161° gruppo autonomo).

Lo stesso aereo, in primo piano nella foto precedente, è qui ripreso nella primavera del 1941, ora con banda bianca di fusoliera. Si nota la rimozione delle carenature alle ruote per poter operare su terreni fangosi.

Tobruk T.2, giugno 1940. Gli uomini della 160.a squadriglia (50° stormo) hanno appena prelevato i CR.32 del 2° stormo caccia. Ancora con insegne pre-belliche, si notano un velivolo già dell'VIII gruppo ed un altro della 93.a squadriglia.

Linea di CR.32 della 160.a squadriglia da assalto. Un aereo è ancora con il tricolore in coda.

Risalta in tutta la sua semplicità l'attrezzatura aeroportuale di cui si avvalgono piloti e specialisti. Anche per questo, i loro sacrifici meritano un particolare ricordo.

Incidente al CR.32 quater MM.4667, ultimo esemplare della produzione di serie.

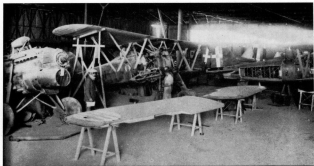
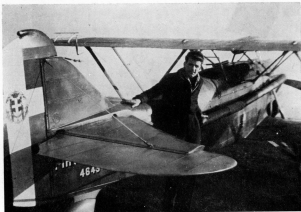
Il cap. Jannaci dinanzi ad un CR.32 quater della 160.a: i caccia Fiat, avvalendosi di uno scalo per rifornimento nel deserto libico, si spingono a mitragliare l'aeroporto nell'oasi egiziana di Siwa, ove operano alcuni indiscreti Westland Lysander della R.A.F.

Il Fiat CR.32 quater MM.4450 chiamato a sostituire l'incidentato MM. 4667. E' interessante notare il distintivo del drago «Mi fanno un baffo» in una inedita veste a fondo bianco.

Si porta al decollo il CR.32 MM.4450 pilotato dal cap. Jannaci.

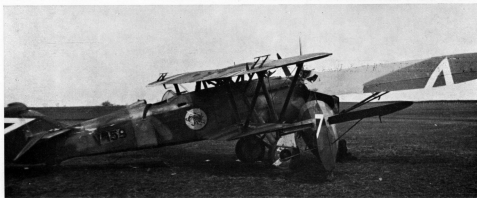
Accanto ad un velivolo in corso di manutenzione sono ritratti i cap. Duilio Fanali ed Aldo Jannaci: i piloti della 160.a squadriglia svolgeranno un egregio lavoro nel mitragliamento e spezzonamento dei mezzi blindati nemici.

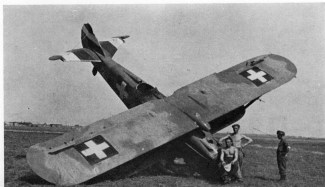
Tobruk T.3, 20 ottobre 1940. Il valentissimo Personale tecnico della SRAM di El Adem ha appena recuperato, 12 km. fuori campo, questo CR.32 MM.4666. Sotto al telo di copertura spunta il distintivo di reparto: questa volta, drago nero su base bianca.

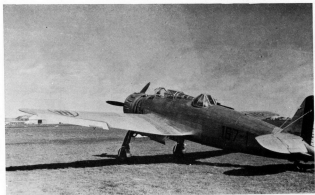
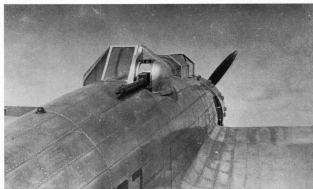
L'interno della SRAM di Tobruk dà chiaramente idea come anche nella nostra più grande officina aeronautica della Libia, i mezzi siano eccezionalmente modesti. Dopo il primo piano del CR.32 si notano tre CR.42 ed un Ca.309 « Ghibli ».

Dopo lo scoppio delle ostilità, interessante documento di un CR.32 in veste notturna. Si tratta del CR.32 quater MM.4643.

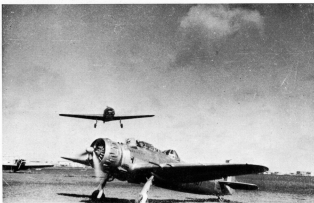
Presso le Scuole Caccia il CR.32 continua ad essere impiegato per la formazione dei nuovi piloti. Due allievi si danno il cambio a bordo dell'aereo.

Un allievo pilota attende pensieroso il suo turno. Sullo sfondo è un CR.32 della Scuola, colle caratteristiche bande bianche alari.

Ungheria, 1942: un CR.32 dell'aeronautica magiara ha appena tranciato un Focke-Wulf Fw.56. Solo per fortunata coincidenza l'episodio non ha avuto conseguenze letali.

Anche in questa aeronautica militare, l'inoltrato anno di guerra confina l'aereo a soli voli addestrativi.

Fine del 1942: le nuove insegne ungheresi contraddistinguono i CR.32 in fondo all'hangar. L'aereo in primo piano è ancora con i vecchi distintivi.

Estate 1943: imbardata e cedimento del carrello hanno coinvolto questo CR.32 nei consueti danni all'elica ed alle estremità alari.

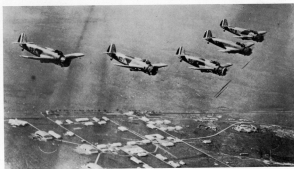
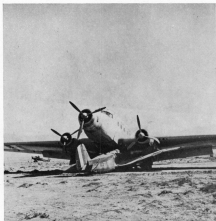
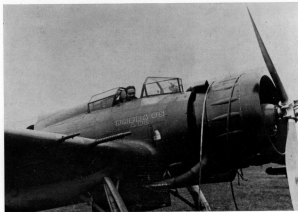
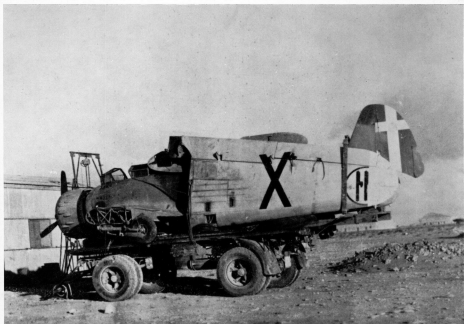
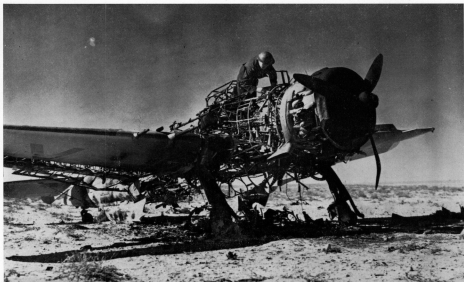
Ciampino, interessante documento della primavera 1937: sullo sfondo di Breda Ba.64 e Caproni AP.1 del 5° stormo (76.a 86.a 98.a 100.a 101.a 102.a squadriglia) sono i primi due esemplari del Ba.65, provvisoriamente in carico alla 160.a e 167.a squadriglia del 50° stormo.

Aeroporto di Ciampino, 167.a squadriglia del 50° stormo: valutazione in reparto del primo esemplare con torretta dorsale Breda L.

Il dettaglio sulla torretta girevole permette di apprezzare l'abitacolo del mitragliere e la posizione dell'arma.

In questo scorcio del medesimo velivolo si notano, aperti, i portelli ventrali del vano porta-bombe.

Nell'abitacolo, il pilota si volge a guardare il sorvolo da parte di un AP.1. Riuscirà l'aereo Caproni a giungere indenne all'atterraggio?

Parziale inquadratura sul fianco destro dell'aereo. Come si vede da un successivo esemplare munito di motore Fiat A. 80 e destinato all'Iraq, la parte dorsale di fusoliera è stata modificata abolendo la vetratura posteriore all'abitacolo del pilota ed integrando l'arma nella torretta del mitragliere.

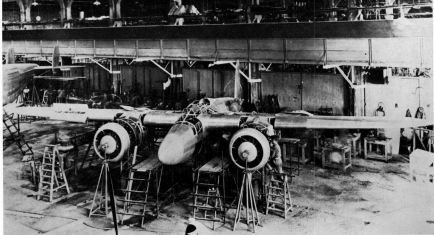
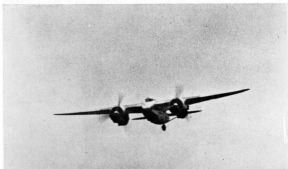
Ba.65 nel cielo di Spagna. Una formazione come questa, con piloti decisi, elimina in una sola azione le importantissime « passerelle » di Flix.

Puig Moreno, luglio 1938: specialisti della 65.a squadriglia da assalto al lavoro su Ba.65/A.80. Il reparto inquadra anche esemplari muniti di Gnôme-Rhône K.14.

Sulle derive degli assaltatori Breda, spicca il battagliero distintivo del reparto.

Libia, 1938: Ba.65/K.14 del 2° stormo (8° gruppo, 92.a 93.a 94.a squadriglia). L'aereo capo-formazione si fregia del gagliardetto di un Comandante di squadriglia.

A partire dal luglio 1939, con il ritorno del 2° stormo alla specialità della caccia, si trasferisce in Libia il Personale del 50° stormo da assalto. Qui ritratti due incidenti ad aerei della 165.a. squadriglia (12° gruppo).

Lonate Pozzolo, estate 1939: un biposto Breda Ba.65/A.80 del 5° stormo. E' interessante lo schema di verniciatura, non mimetico ma tinta unita.

Sidi Omar, 12 novembre 1940: recupero del Ba.65/K.14 MM 75154 della 168.a squadriglia assalto (16° gruppo del 50° stormo). Anche questa operazione è effettuata dal Personale della SRAM di El Adem.

L'avanzata delle truppe nemiche nel dicembre 1940 travolge, uno ad uno, i nostri campi nel deserto cirenaico. Qui un sottufficiale della R.A.F. esamina i resti carbonizzati di un Ba.65/K.14 del 50° stormo.

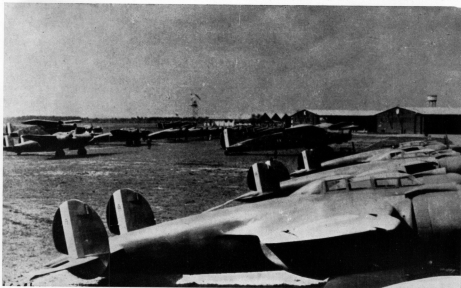
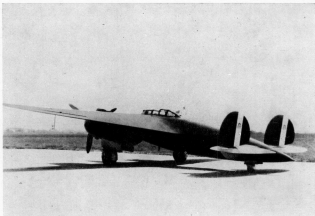
Ain el Gazala, gennaio 1941: un CR.32 quater ed un Ba.65/A.80 abbandonati nel nostro aeroporto. Sulla fusoliera del Breda è scritto il nome di un eroico pilota, Antonio Dell'Oro.

Cinque Ba.65/A.80 della 159.a squadriglia (12° gruppo, 50° stormo) abbandonati sull'aeroporto di Bengasi nel febbraio 1941.

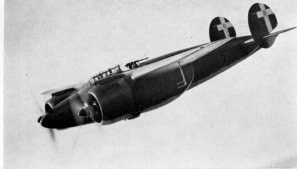
Un pilota del 3° stormo caccia durante una breve sosta nel volo di trasferimento verso l'Africa settentrionale (fine gennaio 1941) fotografa a Pantelleria questo Breda Ba.65/K.14 del 96° gruppo Bombardamento a Tuffo. Tra dicembre e gennaio si è cercato di inviare in Libia tutti i Ba.65 ancora esistenti nella Penisola.

Officine Breda a Sesto S. Giovanni, estate 1936: si sta lavorando attorno al prototipo monoderiva del Breda Ba.88. Accanto, è in realizzazione il bimotore da bombardamento Breda Ba.82.

Presentazione in volo del prototipo bideriva del Ba.88, con motori K.14. I prestigiosi primati del nuovo aereo causano indirettamente una eccessiva fiducia da parte della Regia Aeronautica.

Lo stesso velivolo esaminato da una Missione militare jugoslava (7 dicembre 1937).

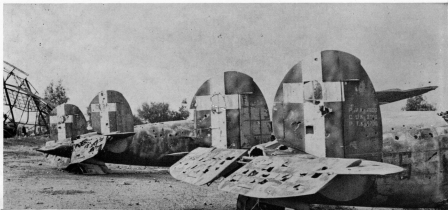
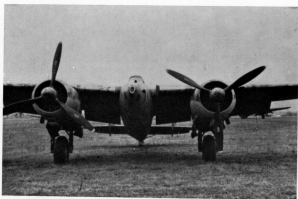
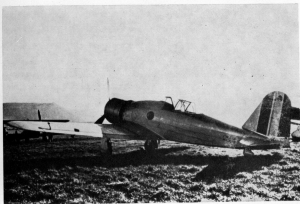
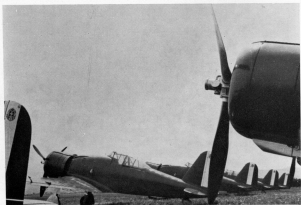
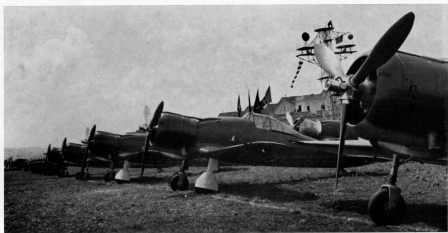
I Ba. 88 di serie, con motori Piaggio P.XI da 1.000 cv., sono prodotti in discreti quantitativi presso la Breda e la IMAM. In fase di completamento in quest'ultimo stabilimento, sono qui ritratti una dozzina di Ba.88. Il fondo dell'hangar è pieno di IMAM Ro.41.

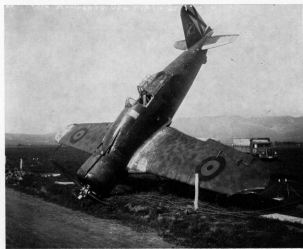
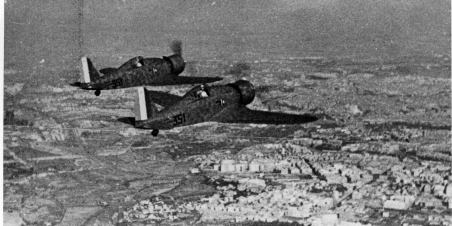
Primavera 1939, i primi Ba.88 presso la 76.a squadriglia del 7° gruppo (5° stormo): di tale reparto è anche il Ca.133 da trasporto che si vede sul fondo. Quattro Ba.88 sono nella speciale versione bicomando, con il secondo abitacolo chiuso e rialzato.

Configurazione di un esemplare bi-comando.

Lonate Pozzolo, rifornimento di Ba.88 rispettivamente appartenenti alla 100.a ed alla 102.a squadriglia (19° gruppo, 5° stormo).

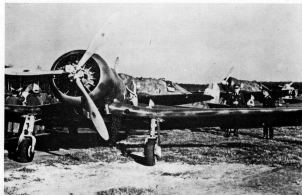
Lonate Pozzolo, fine luglio 1940. L'intero 5° stormo (76.a 86.a 98.a 100.a 101.a 102.a) è tornato alla sua base dopo la permanenza, per mobilitazione bellica, a Campiglia Marittima (7° gruppo) e ad Alghero (19° gruppo). Sono qui schierati 44 esemplari di Ba.88.

Lo stesso aeroporto in una vista più completa: oltre a 67 Ba.88, a 3 Ca.133 da trasporto, si notano 9 Ba.65 e Ba.64, anche questi ultimi con insegne belliche. I tre Ba.65/A.80 in primo piano appartengono alla 76.a ed alla 98.a squadriglia.

Ba.88 del 5° stormo durante un volo di addestramento. L'appartenenza alle sei squadriglie del reparto è anche differenziata dal colore delle ogive.

Aeroporto di Castel Benito, agosto 1940: uno dei Ba.88 del 7° gruppo (5° stormo) nell'infelicissimo tentativo d'impiego in Africa settentrionale.

Due Ba.88 della 76.a squadriglia (7° gruppo, 5° stormo) come trovati dagli inglesi ai margini di un aeroporto cirenaico. Pur nello sconvolgimento della ritirata, mani pietose hanno trovato il tempo di asportare dalle croci lo stemma sabaudo. (Benina, 6 febbraio 1941).

Autunno 1943, un Ba.88 M catturato dai tedeschi. Questo tardo tentativo di riesumare per il bombardamento a tuffo il bimotore Breda dà risultati ancora più sconfortanti. Le prove eseguite nel dicembre 1942 presso il poligono di Furbara rivelano gravi inadeguatezze, oltre che nel tuffo, anche nel volo normale.

Il Fiat G.50 MM.3571, uno dei primi esemplari del velivolo ad essere ritirato nel febbraio 1939. Dopo la tragica morte del collaudatore, Giovanni De Briganti, anche la messa a punto da parte dei piloti militari si rivela molto difficile.

Aeroporto di Roma-Ciampino, maggio 1939: per la già ricordata visita di Erhard Milch sono schierati altri dieci esemplari del Fiat G.50 ricevuti dalla Regia Aeronautica. In primo piano sono le MM. 3588 e 3590.

Aviazione Legionaria, lieve incidente al Fiat G. 50 MM. 3584 del Gruppo Sperimentale Caccia portato in Spagna dal magg. Mario Bonzano.

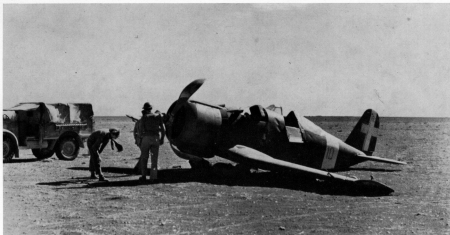
Dal maggio 1939, con il rientro del Personale italiano, i G.50 sono ceduti agli spagnoli. Nel luglio, 11 caccia Fiat e 13 Heinkel He.112 vengono inquadrati nel Grupo de Caza 27.

Brillantissimi sui caccia biplani, i piloti spagnoli rivelano qualche incertezza iniziale sulle macchine monoplane. Nel caso del G. 50 l'« incertezza » è comunque dovuta alle modeste qualità del velivolo. Qui è ritratto un esemplare spagnolo dalla lunga vita trattandosi di incidente accaduto il 2 febbraio 1943.

Ottobre 1939, con le insegne del 51° stormo (351.a squadriglia del 20° gruppo) sono questi due G.50 decollati da Ciampino ed in volo sulla periferia romana. In primo piano è il velivolo MM.3594.

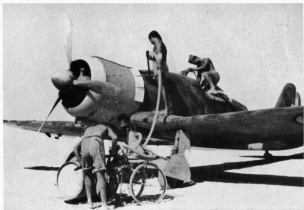
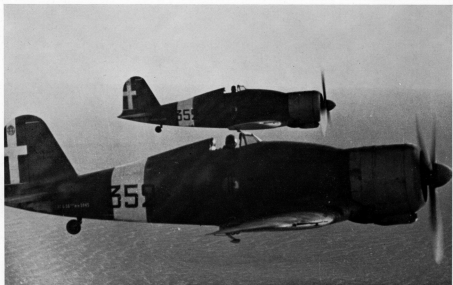
Aeroporto di Ciampino, inizio del 1940: G. 50 della 354a. e 355.a squadriglia (21° gruppo, 51° stormo). I velivoli, si nota la MM. 4745, sono ormai della seconda serie produttiva, ad abitacolo aperto.

Maldegen (Belgio), fine ottobre 1940: inquadrati nel Corpo Aereo Italiano — 56° stormo caccia — sono i G-50 del 20° gruppo (351.a 352.a 353.a squadriglia) già appartenenti al 51° stormo.

Riproponiamo una piazzola per il decentramento ed il mascheramento dei velivoli. Il G. 50 in secondo piano è quello del magg. Mario Bonzano e come tale porta le insegne del Comandante ed il numero distintivo del 20° gruppo caccia.

Aeroporto di Tirana, inizio del 1941: dietro alla trincea di ricovero in caso di attacchi aerei, sono i G. 50 della 354.a squadriglia. Nella campagna di Grecia, insieme alla 355.a, essa forma il 24° gruppo autonomo.

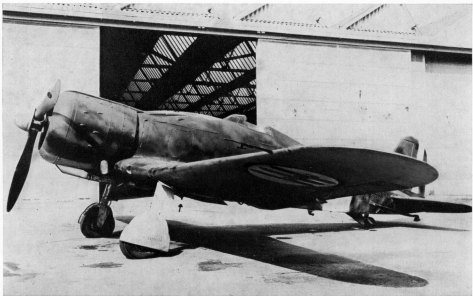
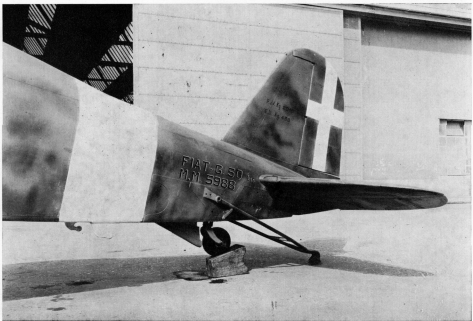
Aeroporto di Tirana, gennaio 1941: un carabiniere addetto alla vigilanza della base passa accanto ad un G. 50 della 354.a squadriglia.

Nello stesso aeroporto, i piloti lasciano il punto di sosta per un decollo su allarme.

Ain el Gazala, gennaio 1941: G. 50 della 150.a squadriglia (2° gruppo, 6° stormo) abbandonato nel deserto. Esso è uno di quelli frettolosamente inviati in Africa settentrionale senza alcuna predisposizione anti-sabbia.

Libia, 1941: rifornimento di munizioni e carburante per un G. 50 A.S., ormai dotato di sistema filtrante.

G. 50 della 352.a squadriglia (20° gruppo). Tale reparto partecipa alle vicende belliche in Africa settentrionale dal maggio al dicembre 1941.

Cirenaica, agosto 1941: alla ricerca di un po' d'ombra nella desolazione del deserto.

Cirenaica, maggio 1941: anche il 2° gruppo del 6° stormo è ormai riarmato con nuovi G. 50 A.S.

G. 50 MM. 5405 della 394.a squadriglia (160° gruppo autonomo). Siamo nel novembre 1941 ed insieme alle piogge autunnali arriva la seconda controffensiva inglese.

Importanti documenti dell'agosto 1942, presso la Direzione Superiore Studi Esperienze: si tratta del Fiat G.50 bis MM.5988 in cui sono realizzati sperimentalmente gli organi di « aggrappamento » per la catapulta ed il gancio caudale di arresto, ad attacchi laterali. L'aereo prelude alla versione definitiva destinata ad armare la portaerei « Aquila ».

Un gruppo di piloti ripreso a fianco di un G. 50 monoposto della Scuola Caccia. Il problema dell'addestramento si fa particolarmente drammatico nel corso della guerra per le ristrettezze di carburante e per la affannosa richiesta di nuovo Personale.

Africa settentrionale: G.50 assalto della 159.a e 165.a squadriglia (12° gruppo autonomo). Gli aerei sono muniti di filtri antisabbia e di travetti sub-alari per il carico di caduta.

Tunisia, inizio del 1943: G.50 della 368.a squadriglia del 151° gruppo « Asso di spade » (53° stormo), colpito al suolo da azione aerea nemica.

Furbara, primavera del 1943: re Vittorio Emanuele III, accompagnato dal Capo di Stato Maggiore Aeronautica Rino Corso Fougier e dal Comandante del Centro Sperimentale Gennaro Giordano, esamina i nuovi velivoli. A sfondo del gruppo si nota un G. 50 dell'assalto (serie VII).

Calabria, settembre 1943: travetti sub-alari e filtro antisabbia sono chiaramente apprezzabili in questo G.50 del'assalto.

DIMENSIONE CIELO

aerei italiani nella 2ª guerra mondiale

immagini

documentazione fotografica curata da

emilio brotzu, gherardo cosolo

Vol. A1

(CR.32, Ba.65, Ba.88, G.50)

Di prossima pubblicazione:

Vol. B1

(Ro.51, C.200, CR.42, F.5, Re.2000)

Vol. C2

(CR.25, Ro.57, F.4/F.6, Re.2001)

Vol. D2

(C.202, Re.2002, Ca.331, FC.20, S.A.I.107/207/403, SM.89)

Vol. F4

(Ro.37, Ro.43, CZ.501, SM.81)

Vol. G4

(SM.79, Ca.135, BR.20, P.32/Ca.405)

In programma altri fascicoli sui velivoli da bombardamento, trasporto e scuola.

Ogni volume contiene un allegato in grande formato e circa 120 foto, alcune a tutta pagina.

EDIZIONI BIZZARRI via ruggero bonghi 11/B 00184 roma

L. 850

(801)